

EP 34201 ②

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関  
国際事務局



(43) 国際公開日  
2003年8月28日 (28.08.2003)

PCT

(10) 国際公開番号  
WO 03/071148 A1

(51) 国際特許分類: F16C 33/78, 33/76, 19/18, B60B 35/18

藤沢市 鵠沼神明1丁目5番50号 日本精工株式会社内 Kanagawa (JP).

(21) 国際出願番号: PCT/JP03/01943

(74) 代理人: 鴨田 朝雄, 外 (KAMODA, Asao et al.); 〒105-0003 東京都港区西新橋2丁目15番17号 レインボービル8階 Tokyo (JP).

(22) 国際出願日: 2003年2月21日 (21.02.2003)

(81) 指定国 (国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NO, NZ, OM, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(25) 国際出願の言語: 日本語

(84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SI, SK, TR), OAPI

(26) 国際公開の言語: 日本語

(30) 優先権データ:  
特願2002-047820 2002年2月25日 (25.02.2002) JP

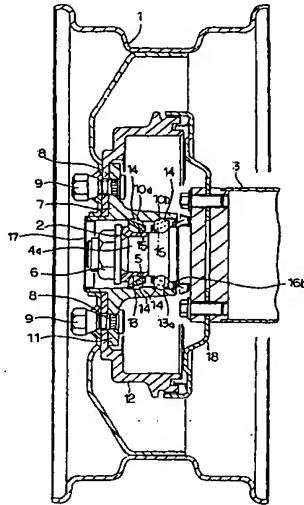
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 日本精工株式会社 (NSK LTD.) [JP/JP]; 〒141-8560 東京都品川区 大崎一丁目6番3号 Tokyo (JP).

(72) 発明者; および  
(75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 坂本 潤是  
(SAKAMOTO, Junshi) [JP/JP]; 〒251-0021 神奈川県

[続葉有]

(54) Title: ROLLING BEARING UNIT FOR WHEEL SUPPORT

(54) 発明の名称: 車輪支持用転がり軸受ユニット



(57) Abstract: Of the two end openings of a space in which balls (14, 14) are received, the inner end opening is closed by a cap (17a). Further, the outer end opening is closed by a sealing ring (16c) having three seal lips. The rolling resistance that changes on the basis of preload is controlled to be within the range of 0.12 - 0.23 N·m, and the rotation resistance of this seal ring (16c) based on the friction between each seal lip and the mating surface is controlled to be within the range of 0.03 - 0.2 N·m. This reduces the rotation torque of the hub rotating with the wheel while securing steering stability, thus improving the traveling performance of the vehicle centered on acceleration performance and fuel consumption performance.

[続葉有]

WO 03/071148 A1



特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 國際調査報告書

---

(57) 要約:

玉14、14を設置した空間の両端開口のうち、内端開口をキャップ17aにより塞ぐ。又、外端開口を、3本のシールリップを備えたシールリング16cにより塞ぐ。予圧に基づいて変化する転がり抵抗を0.12～0.23N・mの範囲に規制すると共に、上記各シールリップと相手面との摩擦に基づく、このシールリング16cの回転抵抗を、0.03～0.2N・mの範囲内に規制する。これにより、操縦安定性を確保しつつ、車輪と共に回転するハブの回転トルクを低減して、加速性能、燃費性能を中心とする車両の走行性能を向上させる。

## 明細書

## 車輪支持用転がり軸受ユニット

5 技術分野

この発明は、自動車の懸架装置に対して車輪、特に従動輪（FF車の後輪、FR車及びRR車の前輪）を回転自在に支持する為の、車輪支持用転がり軸受ユニットの改良に関する。

10 背景技術

車輪支持用転がり軸受ユニットとして、例えば特開2001-221243号公報には、図12～13に示す様な構造が記載されている。先ず、このうちの図12に示した第1例の構造に就いて説明する。車輪を構成するホイール1は、車輪支持用転がり軸受ユニット2により、懸架装置を構成する車軸3の端部に回転自在に支持している。即ち、この車軸3の端部に固定した支持軸4に、上記車輪支持用転がり軸受ユニット2を構成する、静止側軌道輪である内輪5、5を外嵌し、ナット6により固定している。一方、上記車輪支持用転がり軸受ユニット2を構成する、回転側軌道輪であるハブ7に上記ホイール1を、複数本のスタッド8、8とナット9、9とにより結合固定している。

20 上記ハブ7の内周面には、それぞれが回転側軌道面である複列の外輪軌道10a、10bを、外周面には取付フランジ11を、それぞれ形成している。上記ホイール1は、制動装置を構成する為のドラム12と共に、上記取付フランジ11の片側面（図示の例では外側面）に、上記各スタッド8、8とナット9、9により、結合固定している。

25 上記各外輪軌道10a、10bと、上記各内輪5、5の外周面に形成した、それぞれが静止側軌道面である各内輪軌道13、13との間には、玉14、14を複数個ずつ、それぞれ保持器15、15により保持した状態で転動自在に設けている。構成各部材をこの様に組み合わせる事により、背面組み合わせである複列アンギュラ型の玉軸受を構成し、上記各内輪5、5の周囲に上記ハブ7を、回転

自在に、且つ、ラジアル荷重及びスラスト荷重を支承自在に支持している。尚、上記ハブ7の両端部内周面と、上記各内輪5、5の端部外周面との間には、それぞれシールリング16a、16bを設けて、上記各玉14、14を設けた空間と外部空間とを遮断している。更に、上記ハブ7の外端（軸方向に関して外とは、  
5 車両への組み付け状態で幅方向外側を言う。同じく、幅方向中央側を内と言う。本明細書全体で同じ。）開口部は、シールリング以外の密封部材であるキャップ17により塞いでいる。

上述の様な車輪支持用転がり軸受ユニット2の使用時には、図12に示す様に、内輪5、5を外嵌固定した支持軸4を車軸3に固定すると共に、ハブ7の取付フ  
10 ランジ11に、図示しないタイヤを組み合わせたホイール1及びドラム12を固定する。又、このうちのドラム12と、上記車軸3の端部に固定のバッキングプレート18に支持した、図示しないホイルシリング及びシューとを組み合わせて、制動用のドラムブレーキを構成する。制動時には、上記ドラム12の内径側に設けた1対のシューをこのドラム12の内周面に押し付ける。

15 次に、図13に示した従来構造の第2例に就いて説明する。この車輪支持用転がり軸受ユニット2aの場合には、静止側軌道輪である外輪19の内径側に、回転側軌道輪であるハブ7aを、それぞれが転動体である複数の玉14、14により、回転自在に支持している。この為に、上記外輪19の内周面にそれぞれが静止側軌道面である複列の外輪軌道10a、10bを、上記ハブ7aの外周面にそれぞれが回転側軌道面である第一、第二の内輪軌道20、21を、それぞれ設けている。このハブ7aは、ハブ本体22と内輪23とを組み合わせて成る。このうちのハブ本体22の外周面の外端部に車輪を支持する為の取付フランジ11aを、同じく中間部に上記第一の内輪軌道20を、同じく中間部内端寄り部分にこの第一の内輪軌道20を形成した部分よりも小径である小径段部24を、それぞれ設けている。そして、この小径段部24に、外周面に断面円弧状である上記第二の内輪軌道21を設けた上記内輪23を外嵌している。更に、上記ハブ本体22の内端部を径方向外方に塑性変形させて成るかしめ部25により上記内輪23の内端面を抑え付けて、この内輪23を上記ハブ本体22に対し固定している。更に上記外輪19の両端部内周面と、上記ハブ7aの中間部外周面及び上記内輪

23 の内端部外周面との間に、それぞれシールリング 16c、16d を設けて、上記外輪 19 の内周面と上記ハブ 7a の外周面との間で上記各玉 14、14 を設けた空間と、外部空間とを遮断している。

上述した従来構造の場合、玉 14、14 を設置した内部空間の両端開口部にシールリング 16a、16b（又は 16c、16d）を設置していた為、ハブ 7（又は 7a）の回転に要するトルク（車輪支持用転がり軸受ユニットの回転抵抗）が大きくなる事が避けられない。一方、上記内部空間と外部空間との遮断を行なうのに、この内部空間の一端側をキャップにより塞ぎ、シールリングを軸方向他端側にのみ設ける構造も、例えば特開 2001-241450 号公報に記載 10 されている様に、従来から知られている。

但し、従来の車輪支持用転がり軸受ユニットの場合には、シールリングの回転抵抗が必ずしも低くない為、この車輪支持用転がり軸受ユニットの転がり抵抗に就いても十分に低くできなかった。この結果、この車輪支持用転がり軸受ユニットを組み込んだ車両の、加速性能、燃費性能を中心とする走行性能が悪化する為、 15 近年に於ける省エネルギー化の流れを受けて、改良が望まれている。

シールリング設置部分の抵抗を低減して転がり軸受の回転トルクを低減する構造として従来から、特開平 10-252762 号公報に記載されたものの如きシールリップの締め代を工夫する構造の他、軸受型式、予圧量、各部の形状、接触角や軌道面の曲率半径等の内部設計、グリースの種類、シールリングの形状や材料等を工夫する事が考えられている。但し、これらの要素を互いに関連付けつつ適正に規制して、必要とするシール性能を確保し、且つ、上記回転トルクを低減する設計は面倒であった。この為、より簡便に車輪支持用転がり軸受ユニットの回転トルクを低減できる構造の実現が望まれている。

但し、この回転トルクを低減する場合でも、操縦安定性を確保すべく、車輪の 25 支持剛性を確保する事、転がり軸受ユニットの耐久性を確保すべく、この転がり軸受ユニットの内部空間への異物侵入防止を十分に図れる構造とする事が必要である。即ち、上記操縦安定性を確保する為には、上記転がり軸受ユニットの剛性を高くして上記支持剛性を確保する必要があるが、単にこの剛性を高くすべく各転動体に付与する予圧を高くすると、これら各転動体の転がり抵抗が増大して、

上記回転トルクを低減できない。又、シールリングの摺動抵抗に関しても、単に低くする事のみを考えた場合には、上記転がり軸受ユニットの内部空間への異物侵入防止を十分に図れず、上記耐久性を十分に確保できなくなる。

本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットは、この様な事情に鑑みて発明したものである。

### 発明の開示

本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットは、前述した従来から知られている車輪支持用転がり軸受ユニットと同様に、静止側軌道輪と、回転側軌道輪と、複数10個の玉と、シールリングとを備える。

このうちの静止側軌道輪は、使用状態で懸架装置に支持固定される。

又、上記回転側軌道輪は、使用状態で車輪を支持固定する。

又、上記各玉は、上記静止側軌道輪と回転側軌道輪との互いに対向する周面に存在する、それぞれが断面円弧形である静止側軌道面と回転側軌道面との間に設15けられている。

更に、上記シールリングは、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪との互いに対向する周面同士の間で上記各玉を設置した空間の1端部の開口を塞ぐ。

そして、上記シールリングは、それぞれが弾性材製である2～3本のシールリップを有する。

特に、本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットに於いては、上記各玉に予圧を付与する為のアキシアル荷重が、0.49～2.94kN (50～300kgf) である。

このアキシアル荷重が1.96kN (200kgf) である場合の、上記各玉の転がり抵抗に基づく、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪とを $200\text{ min}^{-1}$ で25相対回転させる為に要するトルク（転がり抵抗）が、0.12～0.23N·mである。

又、同じく上記アキシアル荷重が1.96kNである場合の剛性係数が、0.09以上である。

更に、上記各シールリップと相手面との摩擦に基づく、上記静止側軌道輪と上

記回転側軌道輪とを  $200\text{ min}^{-1}$  で相対回転させる為に要するトルク（シール抵抗）が、0.03～0.2 N·mである。

シールリング以外に、密封部材を設けて、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪とのうちの外径側に位置する軌道輪の軸方向一端開口部の全体を塞ぐのが好ましい。

また上記シールリングは、上記密封部材と軸方向反対側に設けられる。

尚、本明細書中に記載する上記剛性係数とは、上記車輪支持用転がり軸受ユニットの剛性  $R$  [ $\text{k N} \cdot \text{m}/\text{deg}$ ] と、この車輪支持用転がり軸受ユニットのラジアル動定格荷重  $C_r$  [N] との比 ( $R/C_r$ ) である。又、この場合に於ける剛性  $R$  は、上記車輪支持用転がり軸受ユニットを構成する静止側軌道輪を固定した状態で回転側軌道輪にモーメント荷重を負荷した場合に於ける、上記両軌道輪の傾斜角度で表すもので、例えば、図14に示す様にして測定する。尚、この図14は、前述の図13に示した車輪支持用転がり軸受ユニット2aの剛性  $R$  を測定する状態に就いて示している。

測定作業時には、静止側軌道輪である外輪19を固定台38の上面に固定すると共に、回転側軌道輪であるハブ7aの取付フランジ11aに、梃子板39の基端部（図14の左端部）を結合固定する。そして、この梃子板39の上面で、上記ハブ7aの回転中心から、タイヤの回転半径分の距離  $L$  だけ離れた部分に荷重を加えて、上記梃子板39を介して上記ハブ7aに、1.5 kN·mのモーメント荷重を加える。このモーメント荷重に基づいて上記ハブ7aが、上記外輪19に対し傾斜するので、この傾斜角度を、上記固定台38の上面40に対する上記取付フランジ11aの取付面41の傾斜角度 [deg] として測定する。そして、上記モーメント荷重（1.5 kN·m）をこの傾斜角度で除する事により、上記剛性  $R$  [ $\text{k N} \cdot \text{m}/\text{deg}$ ] を求める。更に、この剛性  $R$  を上記車輪支持用転がり軸受ユニット2aのラジアル動定格荷重  $C_r$  [N] で除する事により、前記剛性係数を求める。

上述の様に構成する本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットの場合には、必要とする剛性及び耐久性を確保しつつ、回転トルクを十分に低減できる。

即ち、予圧を付与する為のアキシアル荷重を0.49 kN以上、このアキシア

ル荷重が1. 96 kNである場合の転がり抵抗を0. 12 N·m以上、同じく剛性係数を0. 09以上とした事に伴い、上記車輪支持用転がり軸受ユニットの剛性を確保して、操縦安定性を良好にできる。

これに対して、上記予圧を付与する為のアキシアル荷重を2. 94 kN以下に、  
5 上記転がり抵抗を0. 23 N·m以下に、シールリングの回転抵抗（トルク）を  
0. 2 N·m以下に、それぞれ抑えているので、上記回転トルクの低減を図れる。

尚、上記アキシアル荷重が2. 94 kNを越えると、（例えば0. 23 N·m  
以下と言った様に）上記転がり抵抗を低く抑える事ができなくなって、上記回転  
トルクを低減できなくなる。これに対して、上記アキシアル荷重が0. 49 kN  
10 に満たない場合には、上記車輪支持用転がり軸受ユニットの剛性確保が難しくな  
って、操縦安定性が低下する。

一方、上記シールリングの回転抵抗を0. 03 N·m以上確保しているので、  
必要とするシール性能（主として泥水の侵入防止の為の耐泥水性能）を確保でき  
る。

15 即ち、本発明者の行なった実験の結果、シールリップの数が2本又は3本である限り、このシールリップの形状や材質を含め、シールリングの構造に關係なく、このシールリングの回転抵抗の大小により、シール性能の適否を判定できる事が分かった。同時に、上記シールリングの回転抵抗を0. 03 N·m以上にすれば、必要とするシール性能を得られる事も分かった。

20 これらにより、予圧を付与する為のアキシアル荷重が、0. 49～2. 94 kN、このアキシアル荷重が1. 96 kNである場合の転がり抵抗が0. 12～0. 23 N·m、同じく剛性係数が0. 09以上、上記シールリングの回転抵抗が0. 03～0. 2 N·mである本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットの場合には、剛性及び耐久性を確保しつつ、回転トルクを十分に低減できる事が分かる。

25

#### 図面の簡単な説明

図1は、本発明の対象となる構造の第1例を示す断面図である。

図2は、本発明の対象となる構造の第2例を示す断面図である。

図3は、本発明の対象となる構造の第3例を示す半部断面図である。

図4は、本発明の対象となる構造の第4例を示す半部断面図である。

図5は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第1例を示す部分断面図である。

図6は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第2例を示す部分断面図である。

図7は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第3例を示す部分断面図である。

図8は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第4例を示す部分断面図である。

10 図9は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第5例を示す部分断面図である。

図10は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第6例を示す部分断面図である。

15 図11は、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の第7例を示す部分断面図である。

図12は、従来から知られている車輪支持用転がり軸受ユニットの第1例を、懸架装置への組み付け状態で示す断面図である。

図13は、従来から知られている車輪支持用転がり軸受ユニットの第2例を示す断面図である。

20 図14は、車輪支持用転がり軸受ユニットの剛性を測定する状態を示す断面図である。

### 発明を実施するための最良の形態

先ず、本発明の対象となる車輪支持用転がり軸受ユニットの構造の4例に就いて説明する。先ず、図1は、その第1例として、前述の図12に示した構造に改良を加えて、シール性能を確保しつつ回転トルクの低減を行ない易くした構造を示している。この為に本例の場合には、内側の内輪軌道13aを、支持軸4aの中間部外周面に直接形成している。これにより、上記図12に示した従来構造で考えられた、内側の内輪5と支持軸4との嵌合部を通じての異物侵入をなくせる

構造としている。又、上記図12に示した従来構造に組み込んでいた、外側のシールリング16aを省略し、内側のシールリング16bのみとしている。

この様な構造に本発明を適用する場合には、上記支持軸4aの外端部に螺着したナット6を緊締するトルクを適正に規制する事により、各玉14、14に予圧5を付与する為のアキシアル荷重を0.49～2.94kNとする。そして、このアキシアル荷重が1.96kNである場合の、上記支持軸4aの周囲でハブ7を200min<sup>-1</sup>で回転させる為に要するトルク（転がり抵抗）を0.12～0.23N・mとする。又、これと共に、このアキシアル荷重が1.96kNである場合の剛性係数を、0.09以上とする。更に、上記内側のシールリング16bの10回転抵抗（トルク）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。上記各玉14、14を設置した空間内への、泥水等の異物侵入防止は、上記シールリング16bと、ハブ7の外端開口部に被着したシールリング以外の密封部材であるキャップ17とにより防止する。その他の部分の構造は、上記図12に示した従来構造と同様である。

15 次に、図2は、本発明の対象となる車輪支持用転がり軸受ユニットの第2例を示している。上述した図1に示す構造が、支持軸4aの外端部に螺着したナット6により内輪5を固定しているのに対して、本例は、支持軸4bの外端部を径方向外方に塑性変形させて成るかしめ部25により内輪5の外端面を抑え付けて、この内輪5を上記支持軸4bに固定している。予圧付与の為のアキシアル荷重は、20上記かしめ部25を加工する際の荷重により調節する。その他の部分の構造は上述した第1例と同様である。

次に、図3は、本発明の対象となる車輪支持用転がり軸受ユニットの第3例を示している。本例は、前述の図13に示した構造を、本発明を適用可能な構造に変更したものである。この為に本例の場合には、外輪19の内端開口部をシール25リング以外の密封部材であるキャップ17aにより塞ぐと共に、この外輪19の外端部内周面とハブ本体22の中間部外周面との間をシールリング16cにより塞いでいる。上記外輪19の内端部内周面と内輪23の外周面との間のシールリング16d（図13）は省略している。そして、上記シールリング16cの回転抵抗を、0.03～0.2N・mの範囲に規制している。各玉14、14を設置

した空間内への、泥水等の異物侵入防止は、上記シールリング16cと上記キャップ17aにより防止している。予圧付与の為のアキシアル荷重は、かしめ部25を加工する際の荷重により調節する。その他の部分の構造は、上述した第1～2例、並びに上記図13に示した従来構造と同様である。

5 次に、図4は、本発明の対象となる車輪支持用転がり軸受ユニットの第4例を示している。本例の場合には、ハブ本体22aの内端部に設けた雄ねじ部26に螺着したナット27により、このハブ本体22aの小径段部24に外嵌した内輪23の内端面を抑え付けている。これに合わせて、外輪19の内端開口部に被着したシールリング以外の密封部材であるキャップ17bの形状を膨らませ、上記10 雄ねじ部26及びナット27との干渉を防止している。予圧付与の為のアキシアル荷重は、ナット27を緊締するトルクにより調節する。その他の構成は、上述した第2例の場合と同様である。

次に、本発明に適用し得るシールリングの具体的構造の7例に就いて、図5～11により説明する。このうち、図5～9に示した5例は、前記図1～2に示した車輪支持用転がり軸受ユニットの第1～2例で、内側のシールリング16bとして利用可能な構造を示している。

先ず、図5に示した第1例は、ハブ7（図1～2）の内端部に内嵌固定する外径側シールリング28と、支持軸4a（図1）、4b（図2）の内端寄り部分に外嵌固定する内径側シールリング29とを組み合わせた組み合わせシールリング20であり、内径側に2本、外径側に1本の、合計3本のシールリップを備える。この様な構造の場合、従来は上記外径側、内径側両シールリング28、29同士の相対回転に要するトルク（回転抵抗）が0.22N・m以上であった。これに対して、本例の構造を本発明に適用する場合には、上記3本のシールリップの先端縁と相手面（芯金の表面）との摩擦に基づく、上記外径側、内径側両シールリング28、29同士の相対回転に要するトルク（回転抵抗）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。

次に、図6に示した第2例は、ハブ7（図1～2）の内端部に内嵌固定するシールリング30と、支持軸4a（図1）、4b（図2）の内端寄り部分に外嵌固定するスリング31とを組み合わせた組み合わせシールリングであり、上記シ

ルリング30に3本のシールリップを備える。本例の場合、これら3本のシールリップの先端縁と上記スリング31の表面との摩擦に基づく、上記シールリング30とスリング31との相対回転に要するトルク（回転抵抗）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。

5 次に、図7に示した第3例は、ハブ7（図1～2）の内端部に内嵌固定するシールリング30aを構成する2本のシールリップ32a、32bのうちの内側のシールリップ32aを、ガータスプリング33により、支持軸4a（図1）、4b（図2）の内端寄り部分の外周面に摺接させる構造としている。本例の場合、上記2本のシールリップ32a、32bの先端縁と上記支持軸4a、4bの内端10寄り部分の外周面との摩擦に基づく、上記シールリング30aと支持軸4a、4bとの相対回転に要するトルク（回転抵抗）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。

次に、図8に示した第4例は、ハブ7（図1～2）の内端部内周面に係止するシールリング34aと、支持軸4a（図1）、4b（図2）の内端寄り部分の外15周面に係止するシールリング34bとを組み合わせた組み合わせシールリングである。本例の場合、ハブ7側に係止するシールリング34aに2本、支持軸4a、4b側に係止するシールリング34bに1本の、合計3本のシールリップを備える。この様な本例の場合、これら3本のシールリップの先端縁と相手面（ハブ7の内周面、支持軸4a、4bの外周面、芯金の表面）との摩擦に基づく、ハブ720と支持軸4a、4bとの相対回転に要するトルク（回転抵抗）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。

次に、図9は、ハブ7（図1～2）の内端部に内嵌するシールリング35に設けた2本のシールリップの先端縁を、支持軸4a（図1）、4b（図2）の内端寄り部分の外周面に摺接させるものである。この様な本例の場合、上記2本のシールリップの先端縁と上記支持軸4a、4bの内端部外周面との摩擦に基づく、上記シールリング35と支持軸4aとの相対回転に要するトルク（回転抵抗）を、0.03～0.2N・mの範囲に規制する。

次に、図10～11に示した2例は、前記図3～4に示した車輪支持用転がり軸受ユニットの第3～4例で、外輪19（図3～4）の外端部内周面とハブ本体

22 (図3)、22a (図4)の中間部外周面との間に設けるシールリングとして利用可能な構造を示している。先ず、図10に示した第1例のシールリング36は、上記外輪19の外端部に内嵌固定自在な芯金に3本のシールリップを設けたもので、これら各シールリップの先端縁を、取付フランジ11a (図3～4)の内側面、或はこの内側面と上記ハブ本体22、22aの外周面とを連続させる曲面部に摺接自在としている。この様な本例の場合、上記3本のシールリップの先端縁と上記ハブ本体22、22aの表面との摩擦に基づく、上記シールリング36とハブ本体22、22aとの相対回転に要するトルク (回転抵抗) を、0.03～0.2 N·mの範囲に規制する。

10 次に、図11に示した第2例の場合には、シールリング36aに設けた3本のシールリップのうちの中間のシールリップ37を、ガータスプリング33aにより、ハブ本体22 (図3)、22a (図4)の中間部外周面に押し付ける様にしている。この様な本例の場合も、3本のシールリップの先端縁と上記ハブ本体22、22aの表面との摩擦に基づく、上記シールリング36aとハブ本体22、22aとの相対回転に要するトルク (回転抵抗) を、0.03～0.2 N·mの範囲に規制する。

### 実施例

次に、本発明の効果を確認する為に行なった実験の結果に就いて説明する。第一の実験では、図5～11に示した7種類のシールリングに就いて、シールリング単体での回転抵抗 (シールトルク) とシール性能との関係を求めた。シールトルクの調節は、シールリップの締め代 (弾性変形量) の調整、弾性材の変更、相手面との接触状態の調整により行なった。そして、上記7種類のシールリングのそれぞれに就いて、シールトルクが0～0.22 N·mまでのものを6種類ずつ製作した。そして、各シールリングを、図1又は図3に示した車輪支持用転がり軸受ユニットに組み込んで、泥水浸入試験に供した。車輪支持用転がり軸受ユニットの潤滑は、粘度が $1.0 \sim 1.4 \text{ cSt}$  ( $1.0 \times 10^{-6} \sim 1.4 \times 10^{-6} \text{ m}^2/\text{s}$ ) のグリースを封入する事により行ない、20℃の環境下で、ハブ7、7aを $200 \text{ min}^{-1}$  で回転させた。

この様な条件で行なった実験の結果を次の表1に示す。

[表1]

5	回転抵抗[N・m]	図5	図6	図7	図8	図9	図10	図11
	0	×	×	×	×	×	×	×
	0. 0 1	△	△	×	×	×	△	△
	0. 0 3	○	○	○	○	○	○	○
	0. 0 6	○	○	○	○	○	○	○
10	0. 1	○	○	○	○	○	○	○
	0. 2 2	○	○	○	○	○	○	○

尚、この表1中、「×」印はグリースを封入した内部空間に多量の泥水が浸入した事を、「△」印は少量の泥水が浸入した事を、「○」印は泥水の浸入が観測されなかった事を、それぞれ表している。この様な実験の結果から、シールトルクが0. 0 3 N・m以上であれば、何れの構造のシールリングの場合でも、泥水の浸入を阻止できる事が分かる。

次に、シールトルク（回転抵抗）、予圧付与の為のアキシアル荷重、転がり抵抗、剛性係数が、操縦安定性、転がり軸受ユニット全体の回転トルク、耐久性に及ぼす影響を知る為に、図4に示した車輪支持用転がり軸受ユニットに図10に示したシールリング36を組み込んで行なった、第二～第五の実験に就いて、表2～5を参照しつつ説明する。尚、以下に示す表2～5中、「×」印は何らかの面で実用上問題が生じた事を、「△」印は何らかの面で若干の問題が生じた事を、25 「○」印は何れの面からも問題が生じなかった事を、それぞれ表している。尚、第二～第五の実験は、同じ条件で3回ずつ行なった。

先ず、表2は、上記シールトルクが、転がり軸受ユニット全体の回転トルク、耐久性に及ぼす影響を知る為に行なった、第二の実験の結果に就いて示している。尚、この実験は、回転速度200min<sup>-1</sup>で行なった。

[表2]

シールトルク [N・m]		評価
5	0. 01	× × ×
	0. 02	× × △
	0. 03	○ ○ ○
	0. 07	○ ○ ○
	0. 15	○ ○ ○
	0. 20	○ ○ ○
	0. 22	× × ×
	0. 25	× × ×

この表2に示した第二の実験の結果、上記シールトルクが0. 03～0. 20 N・mの範囲にあれば、転がり軸受ユニット全体の回転トルク、耐久性の何れの面からも満足できる性能を得られる事が分かった。これに対して、上記シールトルクが0. 01 N・m及び0. 02 N・mの場合には、玉14、14を設置した内部空間への異物進入を十分に防止できず、耐久性確保の面で問題を生じた。これに対して、上記シールトルクが0. 22 N・m及び0. 25 N・mの場合には、転がり軸受ユニット全体の回転トルクを十分に低く抑える事ができなかった。

次に、表3は、前記アキシアル荷重（予圧）が、転がり軸受ユニットの剛性及び全体の回転トルクに及ぼす影響を知る為に行なった、第三の実験の結果に就いて示している。

[表3]

予圧 [kN]	評価
0. 294	× × ×
0. 392	× △ ×
0. 490	○ ○ ○
0. 980	○ ○ ○
1. 96	○ ○ ○
2. 94	○ ○ ○
3. 43	× △ △
3. 92	× × ×

この表3に示した第三の実験の結果、上記アキシアル荷重が0. 49～2. 9  
 15 4 kNであれば、操縦安定性、転がり軸受ユニット全体の回転トルクの何れの面  
 からも満足できる性能を得られる事が分かった。これに対して、上記アキシアル  
 荷重が0. 294 kN及び0. 392 kNの場合には、上記転がり軸受ユニット  
 の剛性が低く、十分な操縦安定性を確保できなかった。これに対して、上記アキ  
 シアル荷重が3. 43 kN及び3. 92 kNの場合には、転がり抵抗が高くなっ  
 20 て、転がり軸受ユニット全体の回転トルクを十分に低く抑える事ができなかった。  
 次に、表4は、前記転がり抵抗が、転がり軸受ユニットの剛性及び全体の回転  
 トルクに及ぼす影響を知る為に行なった、第四の実験の結果に就いて示している。  
 尚、この実験は、アキシアル荷重（予圧）を1. 96 kN (200 kgf) 付与す  
 ると共に、回転速度  $200 \text{ min}^{-1}$  で行なった。

[表4]

転がり抵抗 [N · m]		評価
5	0. 1	× × ×
	0. 11	× △ ×
	0. 12	○ ○ ○
	0. 16	○ ○ ○
10	0. 20	○ ○ ○
	0. 23	○ ○ ○
	0. 24	× × ×
	0. 25	× × ×

この表4に示した第四の実験の結果、上記転がり抵抗が0. 12～0. 23 N  
 15 · mであれば、操縦安定性、転がり軸受ユニット全体の回転トルクの何れの面からも満足できる性能を得られる事が分かった。これに対して、上記転がり抵抗が0. 1 N · m及び0. 11 N · mの場合には、上記転がり軸受ユニットの剛性が低く、十分な操縦安定性を確保できなかった。これに対して、上記転がり抵抗が0. 24 N · m及び0. 25 N · mの場合には、転がり軸受ユニット全体の回転  
 20 トルクを十分に低く抑える事ができなかった。

更に、表5は、前記剛性係数が、転がり軸受ユニットの剛性に及ぼす影響を知る為に行なった、第五の実験の結果に就いて示している。尚、この実験は、アキシアル荷重を1. 96 kN付与した状態で行なった。

[表5]

剛性係数	評価		
0. 07	×	×	×
0. 08	×	△	×
0. 09	○	○	○
0. 15	○	○	○

10 この表5に示した第五の実験の結果、上記剛性係数が0. 09以上であれば、操縦安定性に関して満足できる性能を得られる事が分かった。これに対して、上記剛性係数が0. 07、0. 08の場合には、上記転がり軸受ユニットの剛性が低く、十分な操縦安定性を確保できなかった。

15 更に、次の表6は、前記シールトルクと前記転がり抵抗とが、転がり軸受ユニット全体としての回転トルクに及ぼす影響に就いて知る為に行なった実験の結果を示している。尚、この実験は、アキシアル荷重（予圧）を1. 96 kN (200 kgf) 付与すると共に、回転速度 $200\text{ min}^{-1}$ で行なった。

[表6]

20

25

30

		シールトルク [N・m]		
		0. 15	0. 2	0. 25
転 が り 抵 抗 [N・m]	0. 2	○	○	△
	0. 23	○	○	×
	0. 3	△	×	×

尚、この表6中、「×」印は全体としての回転トルクが大きかった事を、「△」印はやや大きかった事を、「○」印は小さかった事を、それぞれ表している。こ

の様な表6から明らかな通り、シールトルクを0.2N・m以下、転がり抵抗を0.23N・m以下に抑えた本発明は、全体としての回転トルクを0.43N・m以下と、低く抑える事ができる。

##### 5 産業上の利用の可能性

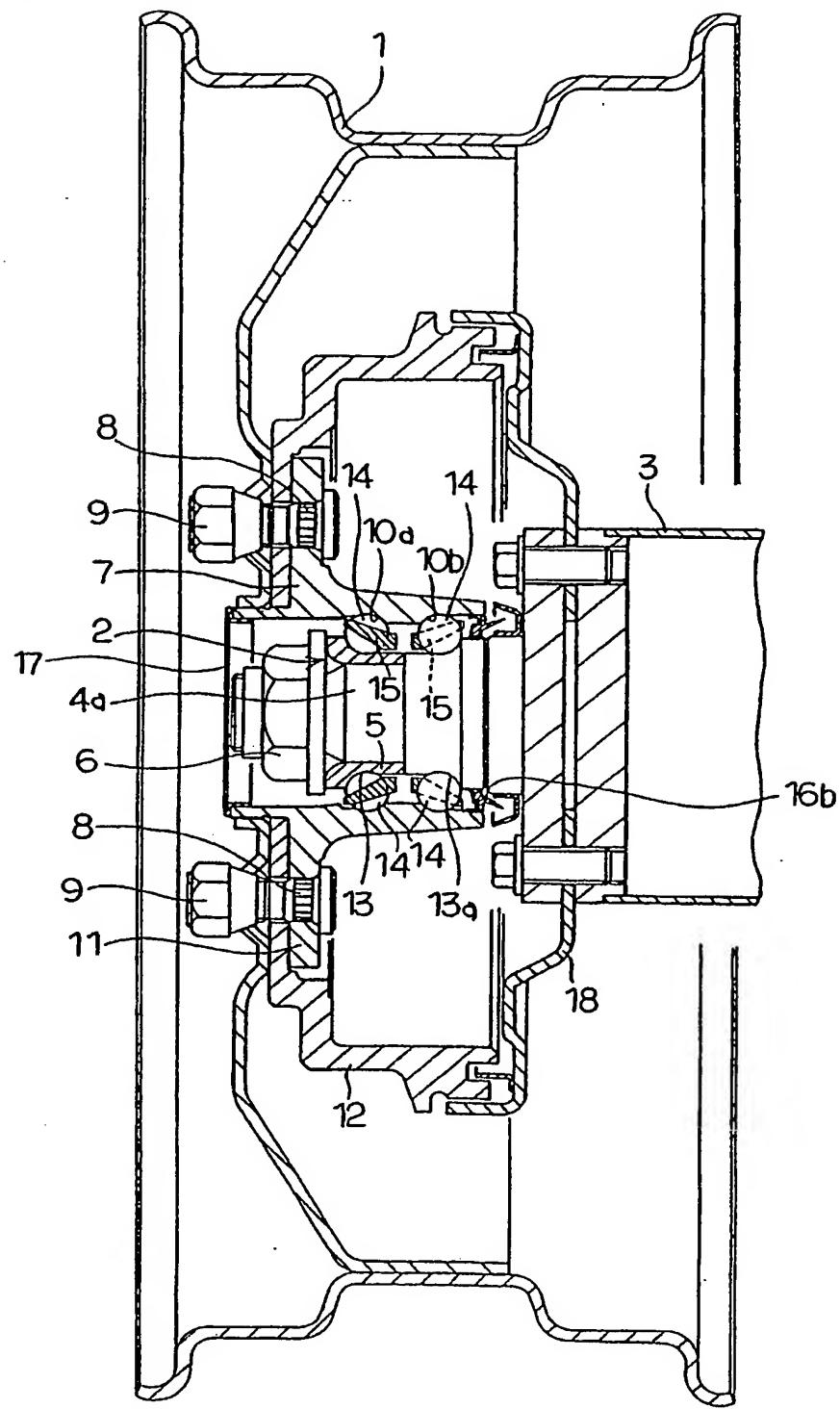
本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットは、以上に述べた通り構成され作用するので、操縦安定性及び耐久性を確保しつつ、車輪と共に回転するハブの回転トルクを低減して、加速性能、燃費性能を中心とする車両の走行性能の向上に寄与できる。

## 請求の範囲

1. 使用状態で懸架装置に支持固定される静止側軌道輪と、使用状態で車輪を支持固定する回転側軌道輪と、これら静止側軌道輪と回転側軌道輪との互いに対向する周面に存在する、それぞれが断面円弧形である静止側軌道面と回転側軌道面との間に設けられた複数個の玉と、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪との互いに対向する周面同士の間で上記各玉を設置した空間の1端部の開口を塞ぐシールリングとを備え、このシールリングは、それぞれが弾性材製である2～3本のシールリップを有するものである車輪支持用転がり軸受ユニットに於いて、上記各玉に予圧を付与する為のアキシアル荷重が0.49～2.94kNであり、このアキシアル荷重が1.96kNである場合の、上記各玉の転がり抵抗に基づく、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪とを200min<sup>-1</sup>で相対回転させる為に要するトルクが0.12～0.23N・mであり、同じく上記アキシアル荷重が1.96kNである場合の剛性係数が0.09以上であり、上記各シールリップと相手面との摩擦に基づく、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪とを200min<sup>-1</sup>で相対回転させる為に要するトルクが0.03～0.2N・mである事を特徴とする車輪支持用転がり軸受ユニット。
2. 更に、上記静止側軌道輪と上記回転側軌道輪とのうちの外径側に位置する軌道輪の軸方向一端開口部の全体を塞ぐシールリング以外の密封部材を有する請求項1に記載の車輪支持用転がり軸受ユニット。

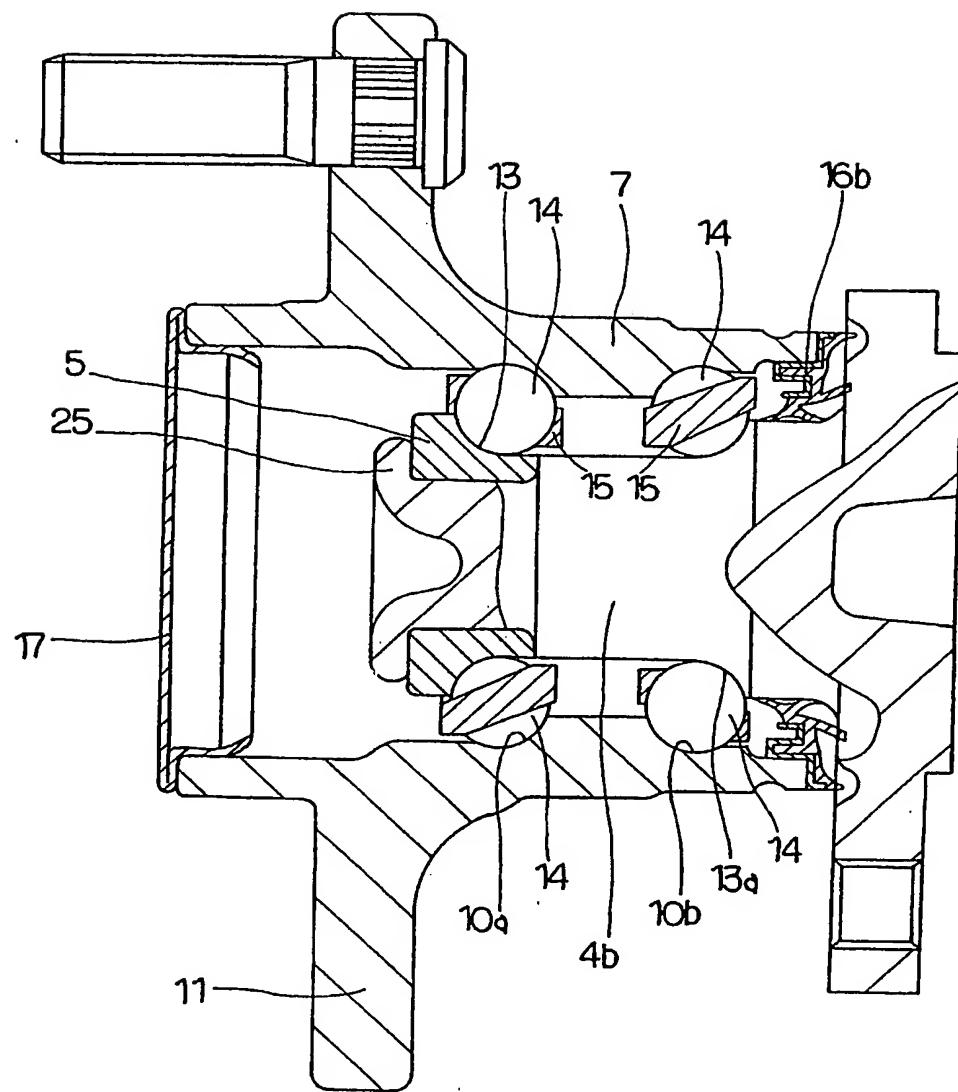
1 / 10

図 1



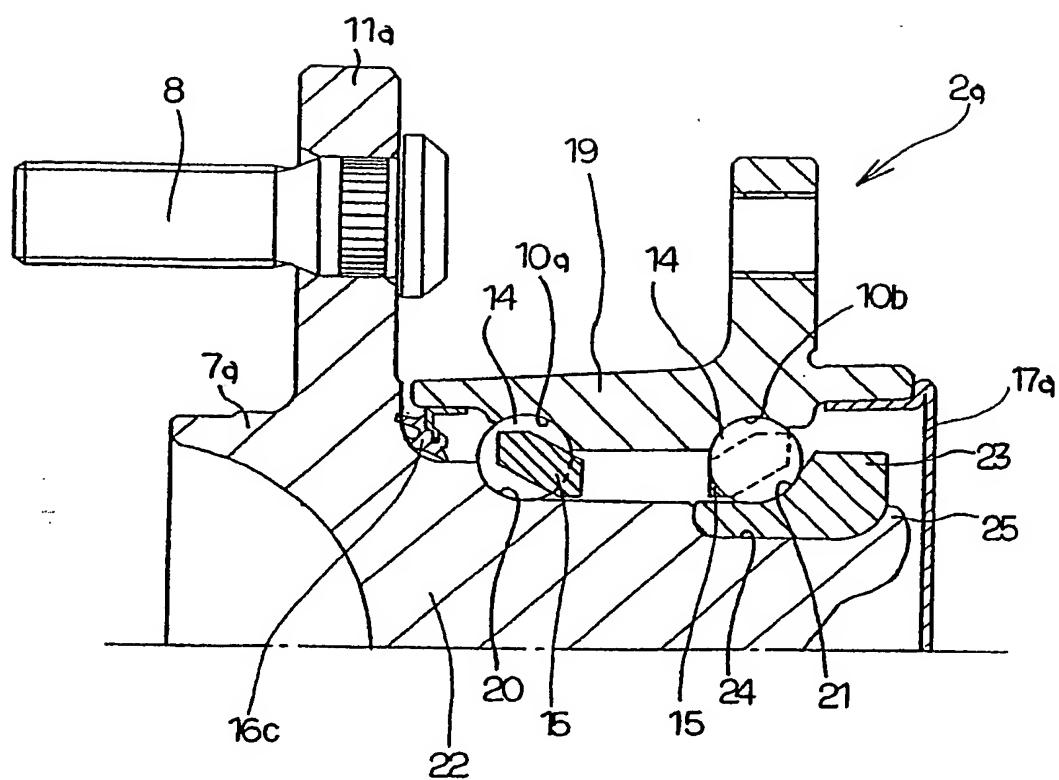
2 / 10

図 2



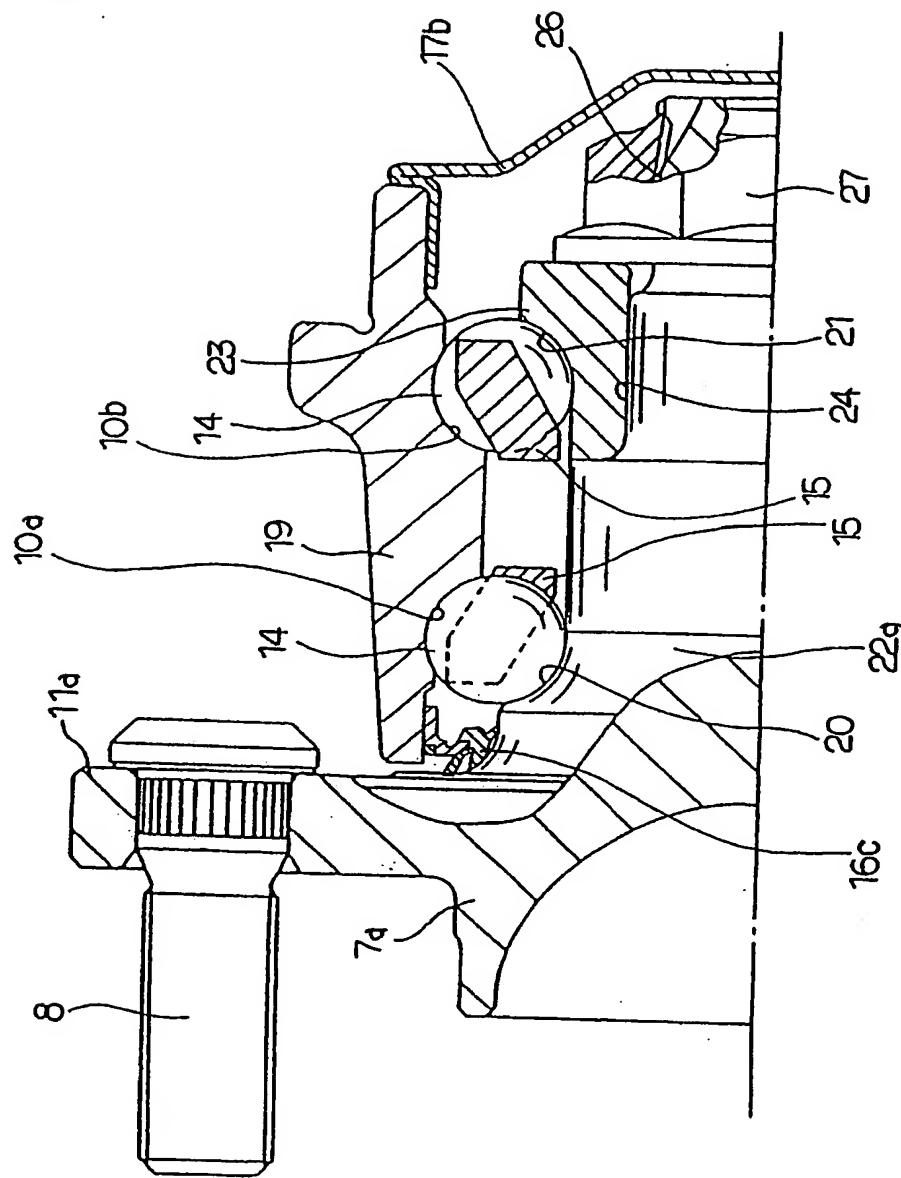
3 / 10

四 3



4 / 10

図 4



5 / 10

図 5

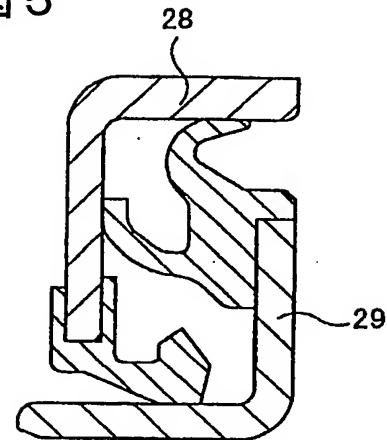


図 6

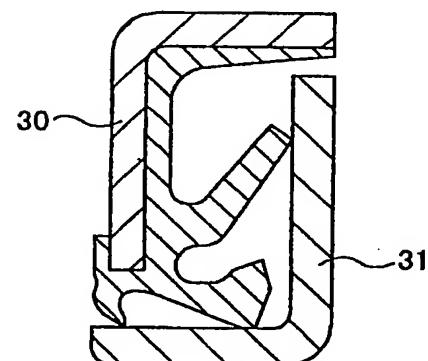
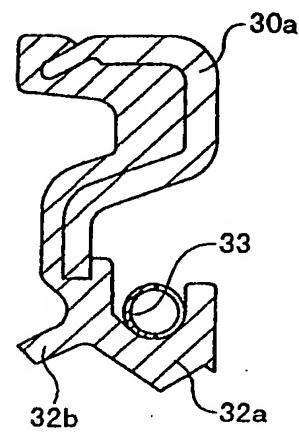


図 7



6 / 10

図 8

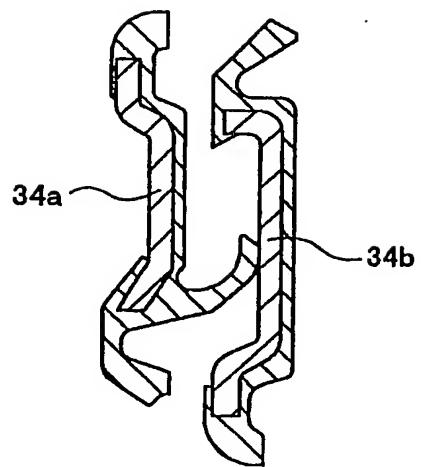
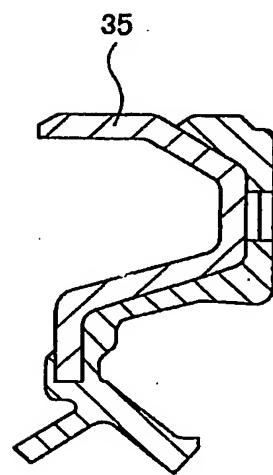


図 9



7 / 10

図 10

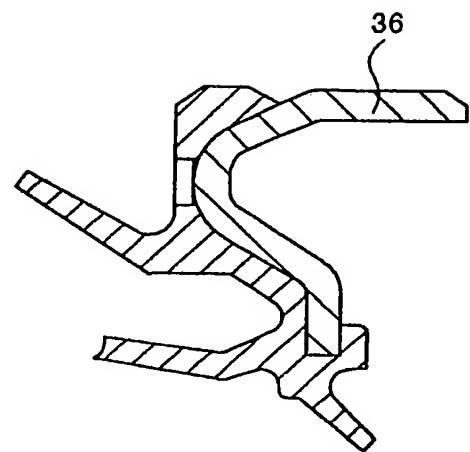
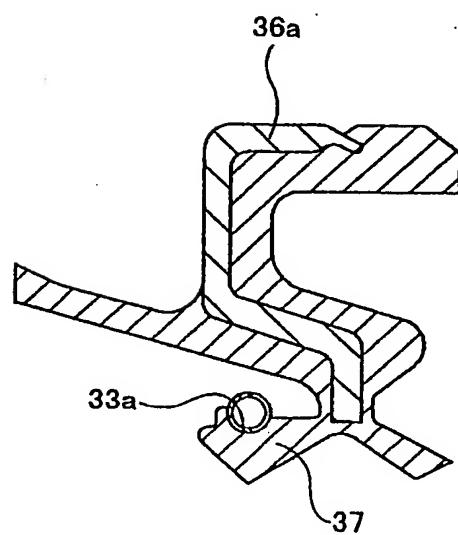
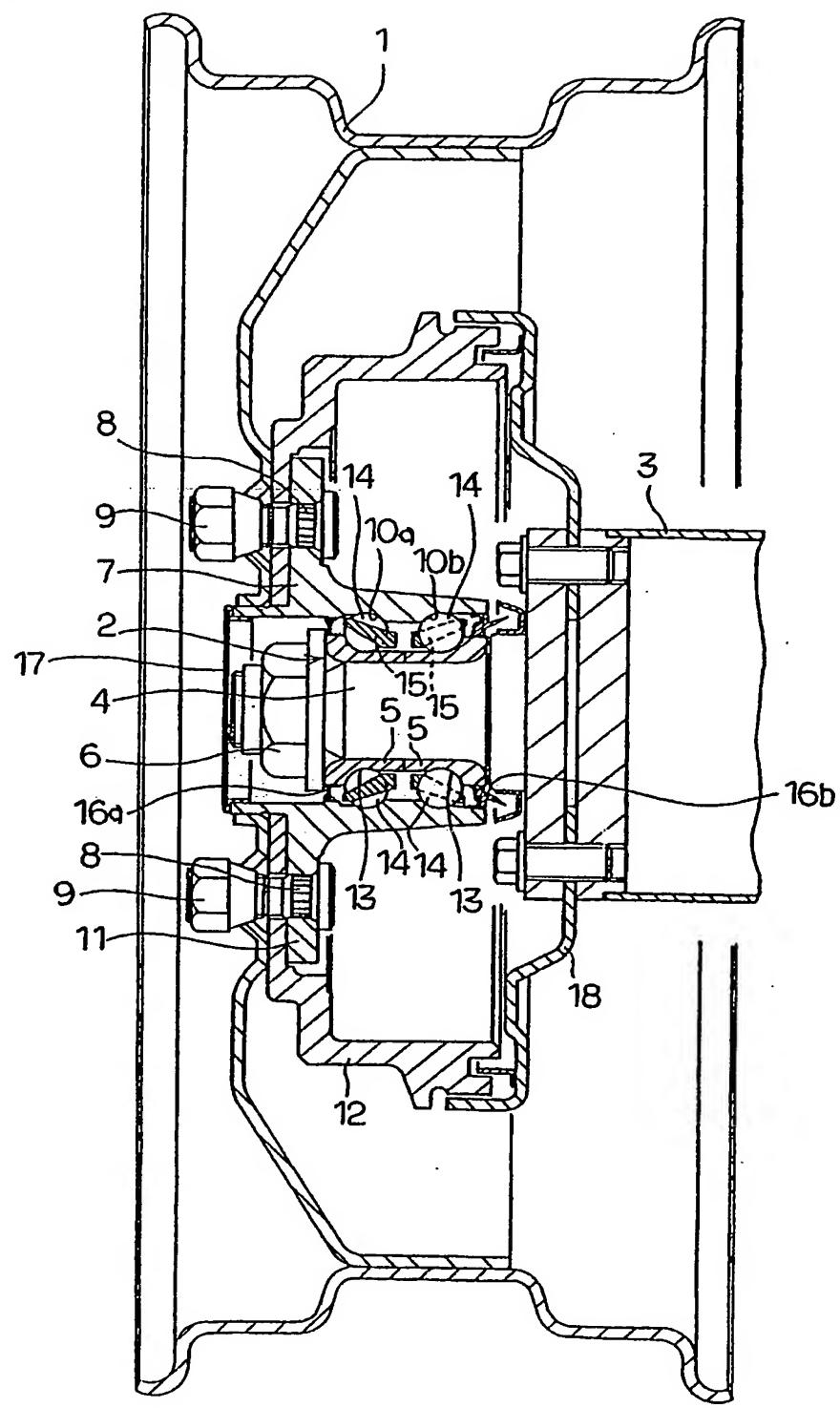


図 11



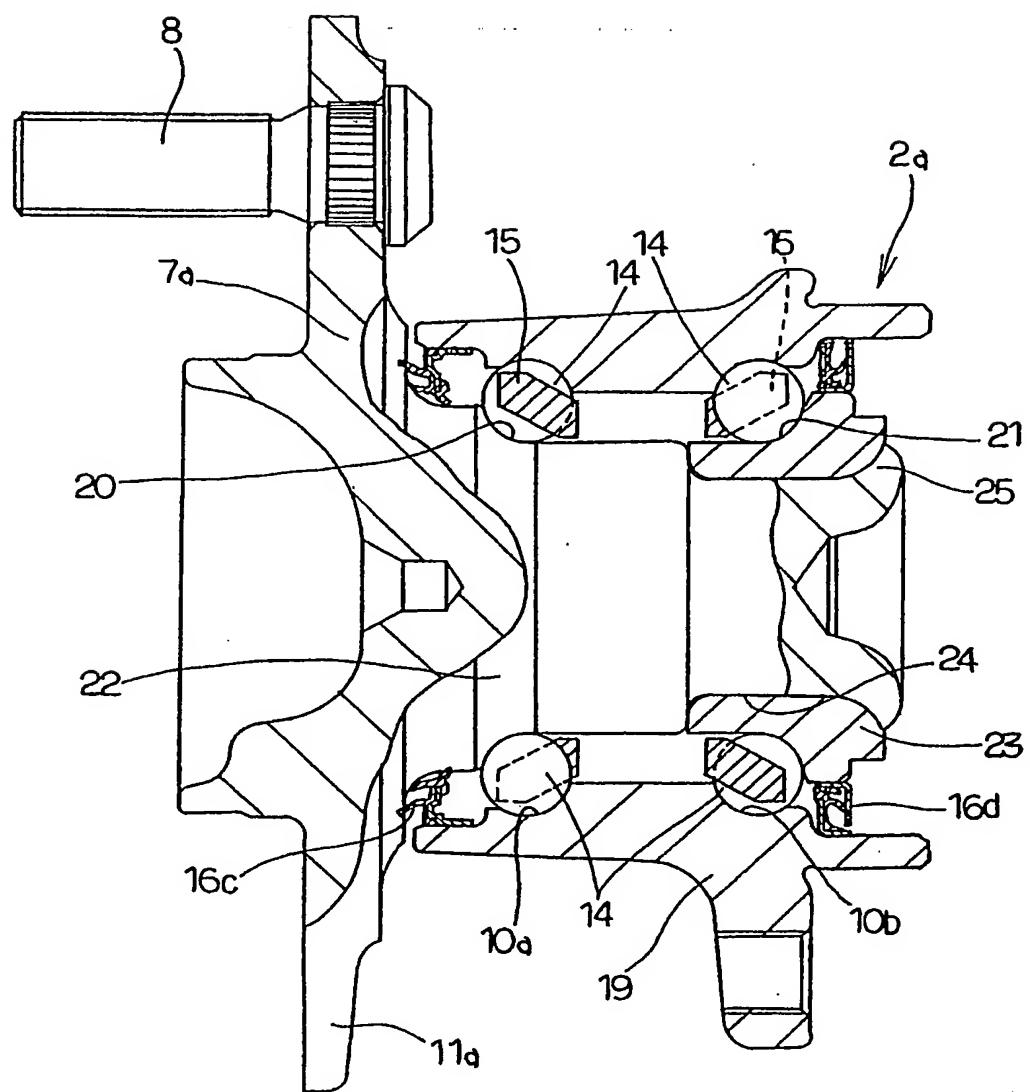
8 / 10

図 12



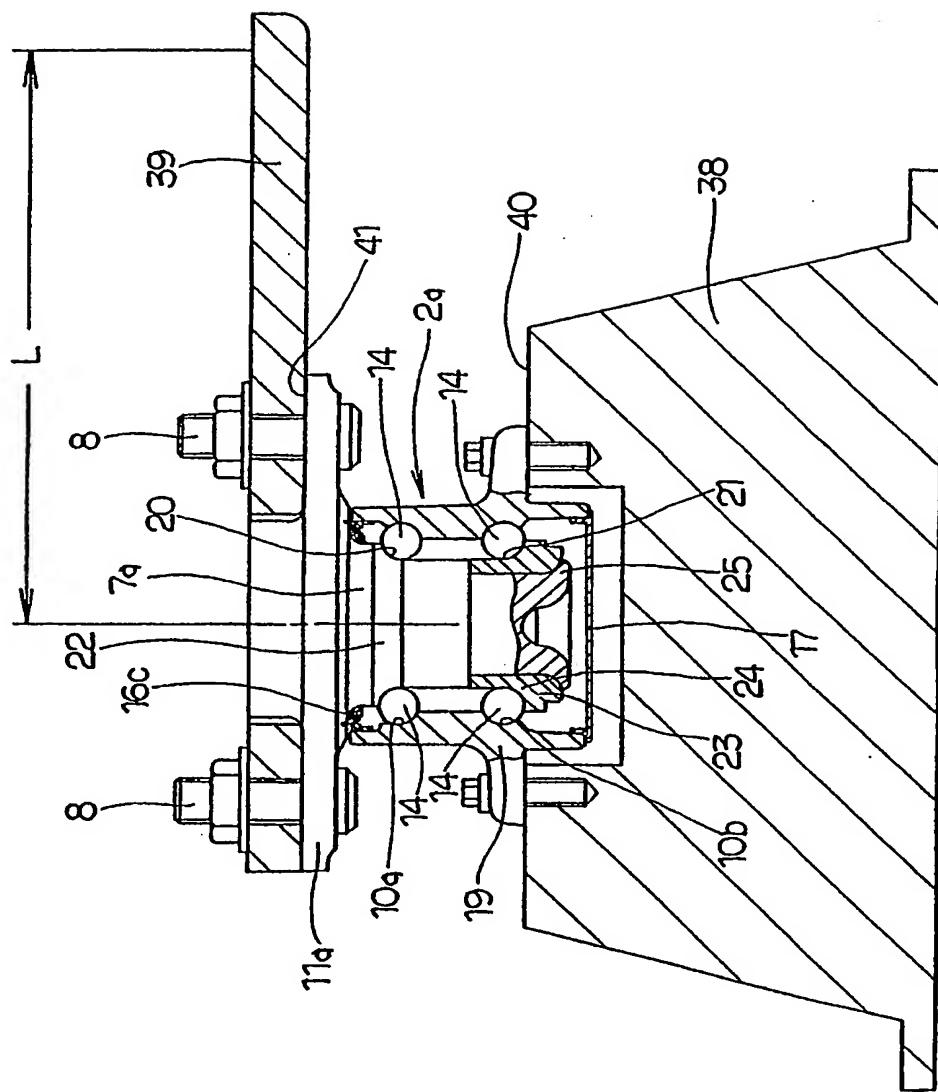
9 / 10

図 13



10 / 10

## 図 1 4



## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/01943

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
Int.Cl<sup>7</sup> F16C33/78, F16C33/76, F16C19/18, B60B35/18

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl<sup>7</sup> F16C33/78, F16C33/76, F16C19/18, B60B35/18

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2003
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2003	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2003

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 2001-121904 A (NTN Corp.), 08 May, 2001 (08.05.01), Column 3, lines 12 to 20 (Family: none)	1, 2
A	JP 11-23598 A (NSK Ltd.), 29 January, 1999 (29.01.99), Column 2, lines 8 to 18 (Family: none)	1, 2
A	JP 7-113418 A (Toyota Motor Corp.), 02 May, 1995 (02.05.95), Full text (Family: none)	1, 2

 Further documents are listed in the continuation of Box C. See patent family annex.

"A"	Special categories of cited documents: document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"T"	later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"E"	earlier document but published on or after the international filing date	"X"	document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"L"	document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"Y"	document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"O"	document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	"&"	document member of the same patent family
"P"	document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed		

Date of the actual completion of the international search  
16 May, 2003 (16.05.03)Date of mailing of the international search report  
03 June, 2003 (03.06.03)Name and mailing address of the ISA/  
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

## A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. C1' F16C33/78, F16C33/76, F16C19/18,  
B60B35/18

## B. 調査を行った分野

## 調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. C1' F16C33/78, F16C33/76, F16C19/18,  
B60B35/18

## 最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1922-1996年  
日本国公開実用新案公報 1971-2003年  
日本国登録実用新案公報 1994-2003年  
日本国実用新案登録公報 1996-2003年

## 国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

## C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 2001-121904 A (エヌティエヌ株式会社) 2001. 05. 08, 第3欄第12-20行 (ファミリーなし)	1、 2
A	JP 11-23598 A (日本精工株式会社) 1999. 01. 29, 第2欄第8-18行 (ファミリーなし)	1、 2
A	JP 7-113418 A (トヨタ自動車株式会社) 1995. 05. 02, 全文 (ファミリーなし)	1、 2

C欄の続きにも文献が列挙されている。

パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

## の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」同一パテントファミリー文献

## 国際調査を完了した日

16. 05. 03

## 国際調査報告の発送日

03.06.03

## 国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/JP)

郵便番号 100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

## 特許庁審査官 (権限のある職員)

高辻 将人

印

3 J

9823

電話番号 03-3581-1101 内線 3327